

# 和歌の浦における明治40年代の観光開発と景観保全

## ——電車路線敷設問題をめぐって——

Tourism Development and Landscape Conservation in Wakanoura during the Late Meiji Era

米 田 頼 司

Yoritsugu YONEDA

(和歌山大学教育学部)

2011年10月3日受理

### 〔目次〕

- (1) はじめに
- (2) 和歌の浦における明治期の観光開発の動向
  - 1) 明治維新後～明治20年代
  - 2) 明治30年代
  - 3) 明治40年代
- (3) 和歌の浦における電車路線敷設問題と景観保全
  - 1) 和歌の浦と電車路線
  - 2) 和歌浦支線敷設をめぐる問題
  - 3) 問題の決着
- (4) 結語
- 注
- 文献資料
- 電車路線敷設経過一覧表
- 資料Ⅰ
- 資料Ⅱ

### (1)はじめに

本稿の課題は、明治40年代における和歌の浦の景観保全をめぐる問題を事象の具体相に即して考察することにある。従って、本稿は、前号の拙稿「和歌の浦と公園—明治期の景観保全活動と和歌公園の成立—」における議論を踏まえたものになる。

近世に名所とされ、景勝地とされてきたところは、明治維新を経て、その保全が大きな問題になり、和歌の浦の場合、和歌村々民が強い保全活動を行うことになる。先の拙稿では、観海閣の修理をめぐる当時の和歌山県・郡と和歌村との応酬及びその内実を文書資料から読み解くことで、村民の保全活動が和歌公園の設置に結実したことが明らかになったのであるが、明治30年代に入ると名所、景勝地の景観保全をめぐる問題状況は大きく様相が異なってくる。全国各地で近代化(“開化”)の一環として観光開発が行われるようになり、和歌の浦も例外ではなくなるのである。むしろ典型的な形で展開することになる。本稿では、近代化に伴って明治後半期に本格化する和歌の浦における観光開発とその問題状況を明らかにするとともに、景観

保全が如何なる形で行われることになるのか、やはり前号と同じく事象の経過を具体相に即して明らかにする。そして、その帰着したところとその意味の解明がテーマとなる。

本稿で検討する明治40年代の和歌の浦における観光開発と景観保全をめぐる問題は、先行研究がある。高嶋雅明「近代の開発と和歌浦」(『和歌山 地方史研究』17号 32～37頁)、同「近代の和歌の浦」(『和歌の浦—歴史と文学—』和泉書院 1993年 115～139頁所収)、藤本清二郎「明治期の和歌の浦」(『歴史的景観としての和歌の浦』藺田香融・藤本清二郎編 自費出版 1992年 62～68頁 所収)、重松正史『大正デモクラシーの研究』(清文堂出版 2002年)、田中修司「森田庄兵衛による新和歌浦観光開発について」(日本建築学会計画系論文集 第74巻 第635号 291～297頁 2009年)である。本稿はこれらの研究を踏まえたものになるが、中でも重松正史氏の『大正デモクラシーの研究』の第1章「郊外開発論争と市政」には負うところが大きい。重松氏の研究は、とくに日露戦争後の和歌の浦をも含む和歌山における開発をめぐる問題と当時の政治状況及びその背景

にある経済的利害との対応関係を緻密に考察し解明したものである。本稿もこの優れた研究に負うところ大なのであるが、この重松氏の研究と本稿との位置関係を示すとすれば、次のようになろう。本稿では、重松氏によって明らかにされている日露戦争後の和歌の浦をめぐる政治史・経済史の大状況(とくにその変容)を踏まえつつも、テーマとなるのは和歌の浦という代表的景勝地における開発とそれに対応する景観保全の動きを明らかにすることである。従って、本稿では、和歌の浦における観光開発とこれに関係した動向(とくに電路線敷設問題)は、環境論(環境社会学)の視点から検討され、重松氏の研究では論及されることのなかった和歌公園(明治28年設置)、あるいは和歌公園設置とも関係した和歌浦町民の景観保全に関わる動きに注意が向けられることになる。

## (2)和歌の浦における明治期の観光開発の動向

### 1)明治維新後～明治20年代

明治維新後、観光開発に大きな影響を及ぼす事態としては、外国人の流入と近代的交通機関としての鉄道の敷設を挙げねばならないであろう。とくに鉄道の敷設は、その後の観光開発の動向を大きく規定し、景観保全の在り方に大きな影響を及ぼすことになるが(下村彰男 1988年)、後に見るように和歌の浦の場合、そのインパクトを受けることになるのは、明治30年代になってからのことである。

和歌山藩のお雇外国人であったK.ケッペン<sup>1</sup>は日記に「これほど美しい景色を私はこれまで見たことがない」と和歌の浦の印象を書き残しているが(石川光庸、B.ノイマン 1990年 5頁)、和歌の浦に外国人が大勢やってくるということはなく、明治維新後～明治20年代における和歌の浦の観光開発事業は、近世期に形成されていた観光資源を保全し、それを活用することが基本になっていたと考えられる。

和歌村々民は、明治維新による紀州藩の崩壊後、和歌の浦の景観保全に取り組み、藩祭であった和歌祭を復活させるのであるが(明治7年)、この和歌祭は、観光資源になっていた。以下の明治9年5月6日付の『浪花新聞』<sup>(註1)</sup>に掲載された広告は、その一端を示すものである。

「紀州和加祭の日を申上ます 御定宿ふじ源事

正木源兵衛

木の国海草郡和歌浦に東照宮の御祭式例年四月十七日とは全国の諸子達能御聞知の処也然り而て御維新其後は各物万事御更正御祭も年々寂々然と思にたがう紀伊家の宗祖南龍公を県社に敬スコハ旧藩中の願立殿社新に御造営土地は同志き東照宮階下の麓に去年より斧鋸の工を積み該春全落成し県下の喜気もとう／＼と供奉の衣装も又あらた以前の式に一層美々は又四方へ大発評陰曆四月十七日

は陽曆五月十日也一度御拝あらまほし序に紀三井玉津島加田は女の神様と女を禁ずる高野へも御遠意なく御登山泉州四国播磨迄漕路の使宜云もむだ大坂よりの車夫の給酒手いらずに六十八錢御着の客をあつかいは外々よりも一際勉強御光来を伏して乞ふ斯念スル其人ハ和歌山本町三 目中島東軒其戸外真誠講のフラフチ目標連レテ輝々たる暗照にハ朱ペンデ為と印アルふじやこと改て正木源兵衛頓首ス

紀州乗車毎日出所

難波新地六番町式橋すじとろうの辻

自由軒

午前四時より八時迄出車 御一人前六八銭」

大阪から和歌山まで人力車でというのは時代を感じさせられるが、明治9年には大阪で発行されていた新聞にこのような広告が出されていたのである。広告主は、当時和歌山を代表する旅館である富士屋(市中の本町にあった)で、和歌祭見物に合わせて、紀三井寺、和歌の浦遊覧をも宣伝している。

和歌村による明治26年の調べ(「電信開設上ニ関スル要項調査上申」『和歌浦の歴史資料』和歌浦小学校 1985年 所収)では、和歌村の戸数1,212、人口4,916人に対し、神社仏閣等への参詣客が45,100人あるとし、この内40,000人が和歌祭見物によるものであったとしている<sup>(註2)</sup>。また、衛生面での効能を謳った海水浴場が設けられており、同調べには、「該地ノ海水タルヤ 塩分十分ニシテ 且地方南面ニシテ後ニ高山アリ 空氣清潔ニシテ 療養地ニ適シ 近年年ヲ追フテ盛ナリ 随ツテ旅舍追々増設セリ」とある。

妹背山に渡る三断橋の袂には芦辺屋と朝日屋という近世初期創業の二軒の茶屋が設けられていたが、明治期になると、名の知られた料理旅館として芦辺屋が営業しており、大勢の旅客を迎え入れていた。その様子は、『紀伊国和歌浦図』(明治26年)に窺うことができる。本館となる建屋は3階建てに増改築され、妹背山(北側)には別館が建てられた。ここには様々な効能があるとする潮湯も設けられていた。また、健康によいとする名物料理の広告も出されており、長逗留も可能な比較的高級な言わば“日本的なりゾート旅館”とでもいうものであったと見ることができる。他に旅館としては、和歌浦港に米栄があった。いずれも近世以来の和歌浦在住者による経営であった。

この時期、和歌の浦の景観保全という点では、前号の拙稿で明らかにしたように、維新による藩消滅で保全体制が崩壊し荒廃が進んだのに対し、新たな保全体制の再構築が課題になるのであるが、深刻化する状況下で和歌村々民の保全活動が粘り強く継続され、明治28年の和歌公園の設置はそれが結実したものであった。

## 2) 明治30年代

明治30年代になると、大阪、和歌山間に鉄道が敷設され、これに伴って観光振興が行われるようになる。また、全国的な鉄道網の形成とともに遠距離旅行が遊覧のアイテムとなり、多くの紀行文が物せられるようになる。和歌の浦の場合には、宇田川文海の南海鉄道沿線案内記『南海鉄道案内』南海鉄道 明治32年〔1899〕における和歌の浦紹介が知られている。文海の軽妙かつ独特な語り口で和歌の浦が詳しく案内されている。大阪と和歌山を結ぶ鉄道の開通によって、遠隔地からも和歌の浦観光への関心が高まったものと見られる。例えば、『婦人と子ども』という保育関係者の雑誌(フレーベル会発行)の明治35年1月号(2巻1号)には、和歌の浦を日本三景に次ぐものとして紹介する「和歌浦案内」という記事が掲載されており、その冒頭部分は、「東からでも西からでも大坂を経るのが順路です。そこで大阪市の難波ステーションから、南海鉄道の汽車に乗って大坂湾に沿って走り、和泉を通りて、紀伊に入りますと、間もなく和歌山市の北口ステーションといふのに着きます。」(82～83頁)というものであった。

この時期には、鉄道を利用した旅行が脚光を浴びることになるのであるが、宇田川文海の案内記でも、次のように述べられていることには、意を留めておく必要がある。

「昔は芦辺屋、朝日屋の二亭ありて、萱葺の屋根に暖簾を垂れたるものなりしか、今は芦辺屋の方は、巍然たる高楼となりて料理を専らにし、芦辺の汐湯とて、海水を湧かして来客の便に供ふ、朝日屋の方は、あしべ屋の別宅として、平屋にて面白き庭を構へ、昔の芦辺茶屋の面影が残してある、世と共に変遷るはすべての習慣なれば、実によんどころなき事とは云へ、和歌の浦の風景の為より云へば、此茶亭は昔の姿のままにしておきたく思ふ」(『南海鉄道案内』85～86頁)

増改築された「巍然たる高楼」に対する違和感が述べられているのである。来るべき観光開発の大波とそれによって引き起こされる問題への予兆が示されていると見ることも出来よう。この時期のものでは、最近、田山花袋の大変興味深い和歌の浦の紀行文(田山花袋 1899年)の存在も明らかにされている(島津俊之 2010年)。ファンタジー化された和歌の浦への憧憬と白日のもとでの現実の和歌の浦とが対置されるという異色の構成で書かれたもので、和歌の浦の俗化に対する危惧が暗示されている<sup>(註3)</sup>。

## 3) 明治40年代

日露戦争後は、和歌の浦においても急速に観光開発が進むことになる。開業年を特定しきれないケースが多いのであるが、恐らくは日露戦争後、即ち明治30年

代末から明治40年代初めにかけて、和歌の浦でも多くの旅館が建てられ、観光客用の施設が造られたと考えられる。明治42年11月に出版された『紀伊 和歌浦明細新地図』には、芦辺屋と米栄の他に、奠供山の麓に望海楼、片男波の海岸沿いには、富士屋支店、片男波館が書き込まれ、御手洗池南西端には亀屋の名が記されている(図II)。明治末(43年以降)に作成されたと考えられる『和歌浦町誌』(和歌村は明治32年以降和歌浦町)には、芦辺屋、米栄、亀屋、菅野屋、吉田屋、鶴の屋、片男波館、富士屋支店、喜らく、多づや、望海楼が、宿屋として列記されている。明治40年代になると和歌浦港の利用者は大きく増加する。勿論、全てが観光客という訳ではなく、和歌浦港が海上交通のターミナルであり、魚市場もあったことから、遊興や観光目的ではない旅客も多かった(明治40年代初頃の人口は6000人程度。移住者が増え、増加傾向にあった(『和歌浦町誌』))。ただ、望海楼、富士屋支店、片男波館、菅野屋は、遊興客や観光客が利用する所謂料理旅館であった。この時期には、元々ある芦辺屋も妹背山の北側や対岸に別荘を建て、不老橋袂南側の海上に張り出す形で三箇所ほどの休憩所を設けている。また、片男波海水浴場にも休憩所を設け、望海楼も隣り合わせに休憩所を設けている。海水浴も健康衛生上の効能を謳ったものというよりも、遊興として一般化するようになっていたと思われる。『和歌浦町誌』には宿屋の設備として「夏時は海水浴場を設け休憩所を建設し各地より浴客を曳き居れり其の他遊戯場を設け旅客をして退屈せしめざる方法を採れり近年望海楼には巨額の金を投じ昇降機を設け玉津島山に昇らしむ」とある。和歌の浦においても、マス・レジャー、マス・ツーリズムへの動きが始まっていたのである。

新たに開業している旅館も、望海楼や富士屋支店などは、和歌浦町民から見れば外来のものであり、マス・ツーリズムの進展を見越した外来資本による大規模開発(例えば、遊園地の造成・開園など)が、現実味を帯びたものになってくる。『和歌浦町誌』にも記されている望海楼による奠供山へのエレベータの設置(この問題は、後に取り上げる)もこうした動向に位置づけられるものである。中でも森田庄兵衛による「旧和歌の浦」に対する「新和歌浦(しんわかうら)」<sup>(註4)</sup>の観光開発構想<sup>(註5)</sup>は、この地域における開発動向全体を左右し、その方向を決定づける規模と重みを有したものであった。和歌の浦における大規模な遊興・娯楽施設設置などの開発構想は、公娯の設置問題など当時の和歌山市とその周辺全域における動向とも連動しており、こうした動きには鉄道とそれに接続する市街電車路線敷設の進展度合いが極めて密接に関係していた<sup>(註6)</sup>。当時の観光開発の大局を制したのは、近代的交通機関、即ち、鉄道とこれに接続する電車路線整備如何であったのである。大阪と和歌山間を結ぶ路線、和歌山から南に延び





写真 和歌山水電和歌浦停留所  
(明治42年 1月23日～11月23日)

和歌山水電が明治42年1月23日に当時の県庁前(現市役所前)から和歌浦までの路線を開業した折の和歌浦駅を写したものである。ごく簡易なもので、特段の設備らしきものは見られない。左手に写っているのは、妹背山と芦辺屋の別荘である。その右手は、津屋橋である。和歌浦から紀三井寺方面へ行くには明光橋を渡ることになるが、この駅は、その明光橋よりかなり南にあり、芦辺屋に近いところに設けられた。東線計画があったことから、ここからの延伸が考えられたのかもしれない。明治42年11月23日に和歌浦—紀三井寺間が開通する際には、駅は明光橋西袂に設けられ、この駅は使われなくなった(図I参照)。写真は、溝端佳則氏提供による。

ることになる紀勢線、現在の和歌山線につながる路線、これらの路線敷設との相互接続如何が戦略的懸案事項になった。とくに和歌の浦の場合、大阪と和歌山間を結んでいる南海鉄道とそれに接続する電車路線、即ち、和歌山市内から和歌の浦、更には海南方面へと延伸することになる路面電車の路線がどのような形でどこに敷設されるのかが、開発動向全体に大きく影響するところになっていたのである。

### (3)和歌の浦における電車路線敷設問題と景観保全

#### 1)和歌の浦と電車路線

南海鉄道による大阪・難波—和歌山・和歌山北口(紀ノ川右岸)間の開通は明治31年で、紀ノ川を渡り和歌山市駅(紀ノ川左岸)まで路線が延びたのは明治36年であった。そして、この和歌山市駅と和歌の浦を結ぶ電車路線を開通させたのは、明治38年に設立された和歌山水力電気株式会社(以下、和歌山水電と略す)であった。和歌山電気鉄道株式会社が明治37年に得ていた「和歌山市駅—本町—高松—和歌浦口—和歌浦—紀三井寺—黒江」路線の特許を明治38年に和歌山水電が受け継ぎ、明治42年1月23日に県庁前(当時)—和歌浦(駅は明光橋より南の津屋橋近くに設置。写真参照)間を開通させ、同年2月11日には和歌山市駅—県庁前(当時)間を、更に同年11月23日に和歌浦(駅は明光橋近くに設置)—紀三井寺間を開通させたのである(図I)。

この電車路線は、旧城下町の中心部を縦貫するものであったことから、その敷設によって様々な風致上の問題が惹起された。明治41年には、路面拡幅のために和歌山城・砂の丸西北の櫓台が取り壊されており(三尾功 2001年 260頁)、また、開通後、複線化のために和歌山城北側の堀の一部が埋め立てられている(同前 260頁)。

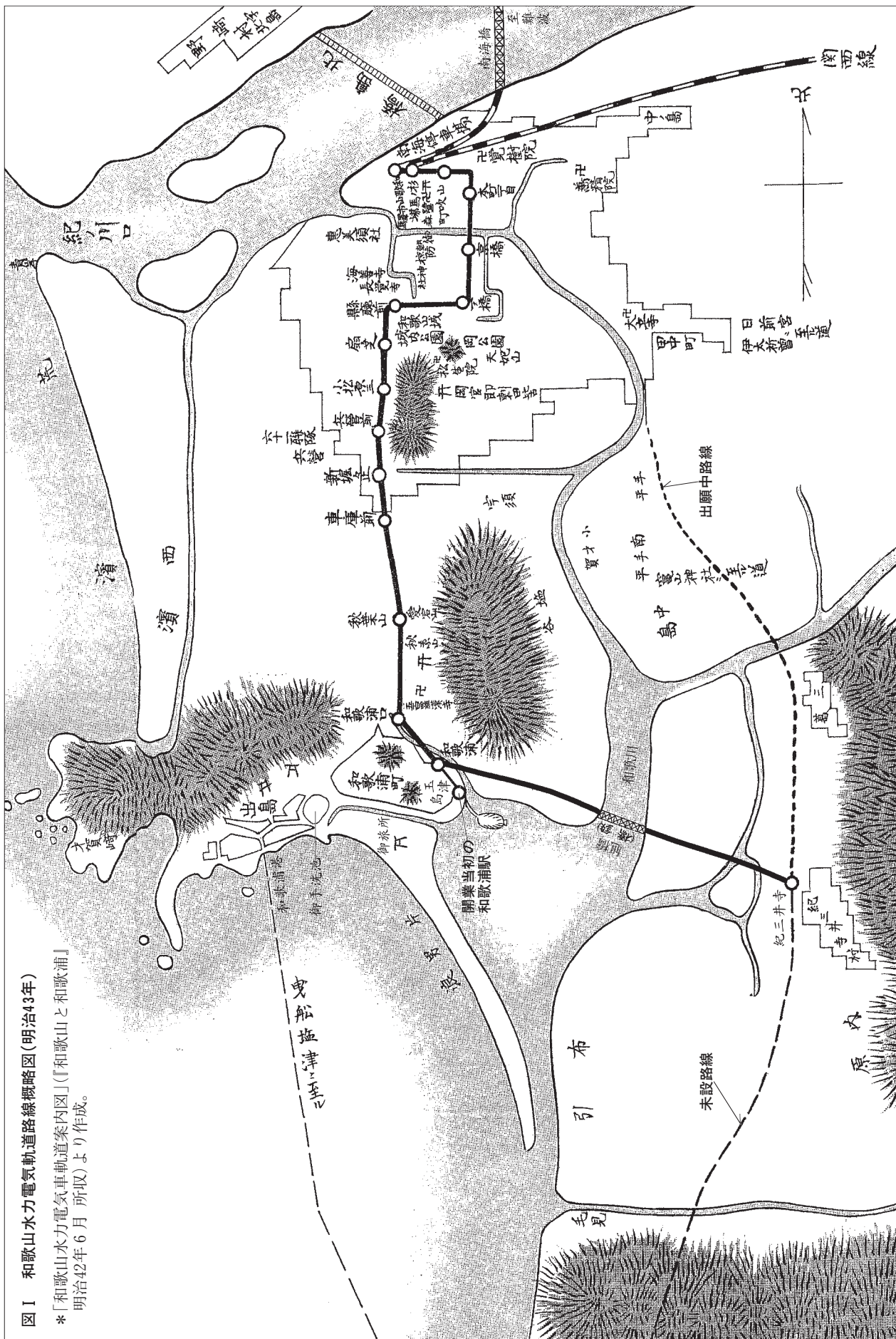
風致上の問題とされたのではないが、和歌浦—紀三井寺間の路線敷設に際しては、和歌川に明治32年に架橋されている旭橋に更に電車線路分を増築する費用に対する県負担が県議会で問題になっている(和歌山県議会事務局 298～303頁)。こうした電車路線敷設計画

と並行する形で、森田庄兵衛の和歌の浦における開発構想があり(田中修司 2009年、明治43年3月20日付紀伊毎日記事「和歌浦の新天地」)、更にこれと連動する形で南海鉄道の大規模開発構想が練られたのである。

#### 2)和歌浦支線敷設をめぐる問題

和歌の浦の場合、電車路線敷設でとくに問題になったのは、上記の路線から分岐し出島(和歌浦港)に至る和歌浦支線をどのルートで敷設するかということであった。明治41年10月9日付の紀伊毎日に、「和歌浦の面目一新—南海の新計画と当水電—」と題した記事が掲載されている。この記事については、すでにその概略は紹介されているが、後の展開を見る上で大変重要な内容が書かれているので、長文になるが、以下にその全文を示す。

「和歌浦の面目一新 貸金不足の為め重役間に内訌を生じ電鉄敷設工事半途中にして行悩の悲運に遭遇しつゝ、ありし和歌山水電は愈々社債十五万円を募集し既定の事業を遂行すべく決せしは既報の如く其の後社債募集も追々捗取りたるため同電鉄の主要点たる和歌浦線路確定の必要上其密接の関係を有する南海鉄道大塚専務と打合旁水力重役と同行過日和歌浦実地視察に赴けり目下同地和歌浦橋畔迄線路敷設を了りたれば同地点より分岐し一は芦辺屋旅館前より紀三井寺へ、一は出島附近に達すべき予定なりしに主務省より出島線をして海岸迄延長せしめ海陸連絡を図るべく注意を受けしより予ねて和歌浦発展計画に就ては南海側の最後の目的なれば其経費負担の上より云ふも水力単独の画策に出で難き事情あるは勿論にして大塚専務の提出案は和歌浦橋分岐点を芦辺屋前に変更し出島線をして其の海岸を通過せしむるにあるもの、如く出島は第一徳島間、第二塩津間、第三田辺新宮間の船車連絡上主要の地点たれば場合に依り棧橋の施設とも要する事となりべく和歌山徳島間の連絡に付ては南海に於ては失敗の歴史を有するも其は船車連絡の欠如時代に属すれば其の目的





図Ⅱ 明治40年代の和歌の浦と電車分岐路線ルート概略図

\* 図は、『紀伊 和歌浦明細新地図』（明治42年11月）を元に作成。

西線停留所

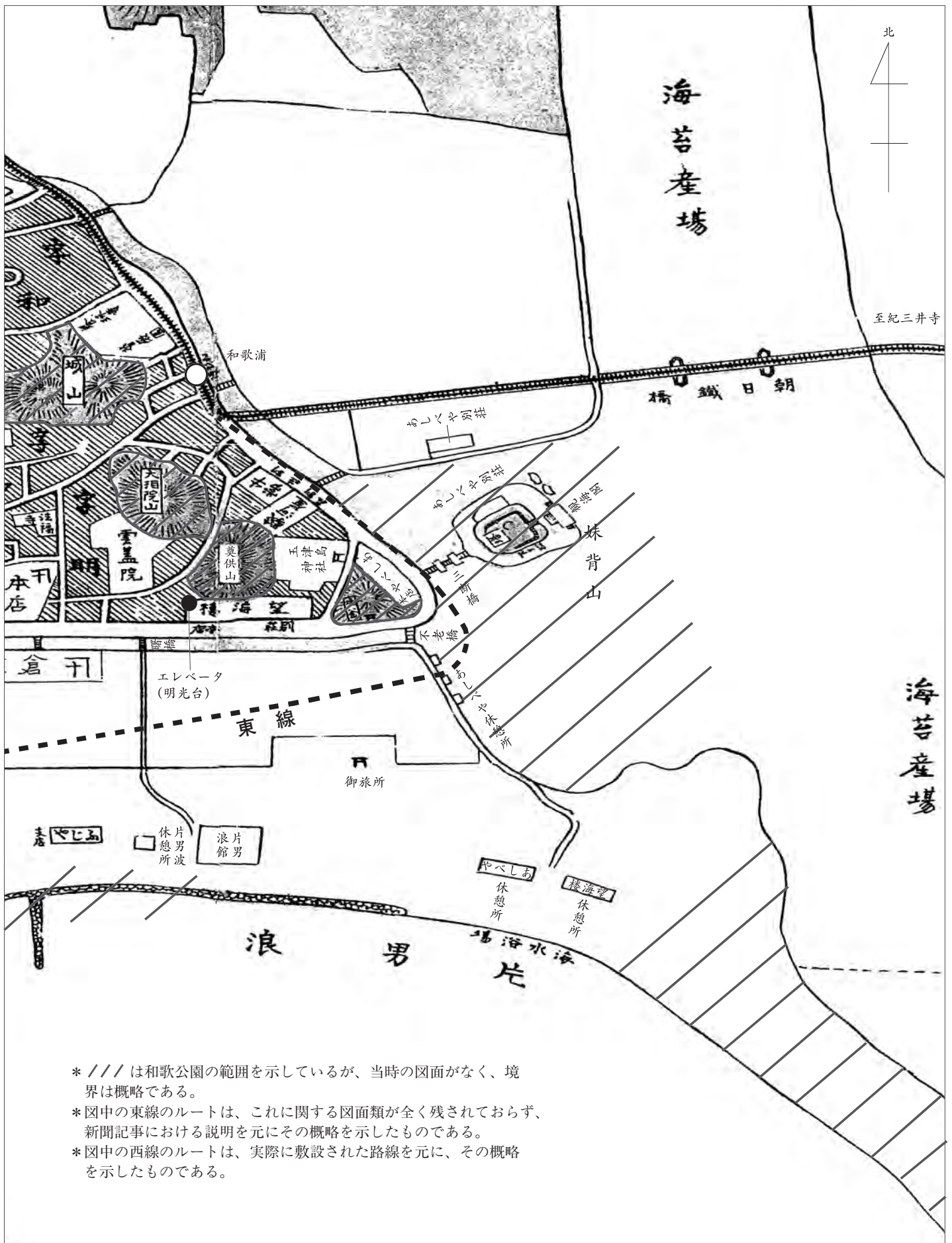
- ①和歌浦口
- ②権現前
- ③新和歌浦(大正2年10月～3年9月)
- ④新和歌浦(大正3年9月～)

東線終着駅

明治43年6月5日付和歌山新報の記事には、終着駅は和歌浦町出島1563とあり、この場所は、西線の当初終着駅である亀屋前(図中の③)と一致する。本図では、これに従った。







を達したる今日是非決行すべしとの意気込を示し  
結局和歌浦問題は南海側と和歌山水力の共同経営  
にて成功すべしと期待せらる」(下線は筆者)

上記記事中の分岐線ルートの説明はかなり混乱して  
いるとみられるが、「和歌浦橋畔」としているのは和歌  
浦口辺りのことで、「一は芦辺屋旅館前より紀三井寺  
へ」としているのも不正確で、明光橋を通過して紀三井  
寺にゆくルートのことであろう(図II)。また、「一は出  
島附近に達す」としているのは、後に西線とされるル  
ートであろう。要するに、上述のように「和歌山市駅  
一本町一高松一和歌浦口一和歌浦一紀三井寺一黒江」  
というすでに明治37年に特許が得られている既定のル  
ートに対して、和歌の浦にどのような支線のルート  
を設けるかが懸案になっているのである。記事では、図  
IIの東線か西線か、そのどちらかにするのかが問題で  
あるとし、「和歌浦線路確定の必要上其密接の関係を有  
する南海鉄道大塚専務」は東線を考えているというの  
である<sup>(註7)</sup>(後掲資料I参照)。実は、この記事が出る前  
に和歌山水電から西線で権現(東照宮)前を終点とする  
路線特許の申請が出されていたのであるが(明治41年  
7月17日以前)、この申請に対しては、明治41年8月15  
日付で「海陸ノ連絡ヲ便ニスル目的ナルニ於テハ今少  
シク海岸へ接近敷設セシムル必要アラザルヤ(主務省  
土木局長)」(「和歌山水力電気株式会社軌道敷設特許  
状」[鉄道省文書])という注文が付けられ、申請変更の  
止む無きに至っていた。そのことが記事では、「主務省  
より出島線をして海岸迄延長せしめ海陸連絡を図るべ  
く注意を受けしより」とされている。「海陸ノ連絡ヲ便  
ニスル目的」というのは、そもそも和歌山電気鉄道株  
式会社による「分岐線」申請に対して出された「土木  
部長通牒(明治34年10月)」に係わる「取調書」(「和歌  
山水力電気軌道分岐線敷設申請に係る調書」[鉄道省文  
書])において、海陸連絡の便が図られることにより成  
業の見込みありとされたことに基づいていると考えら  
れる。従ってこうしたことを無視することは出来なか  
ったはずであるが、和歌山電気鉄道株式会社から事業  
を受け継いだ和歌山水電は、終点を権現前とする西線  
の申請を行い、主務省から注文を付けられ申請を取り  
下げる事態になってしまっていたのである。こうした  
経緯には、和歌浦町の意向が大きく関係していたと考  
えられる。和歌浦町は、東線は和歌の浦の中心部を縦  
貫し、和歌公園内の三断橋を損ない、干潟を埋め立て  
ることになり、風致を大きく損なうものとして反対で  
あった。また、西ルートについては、御手洗池の南西  
端から出島にかけては民家が密集しており、和歌浦港  
に接続するようにするためには相当数の民家の立ち退  
きなどの問題が生じることから、権現前を終点とすべ  
きという立場であった(後掲資料II「和歌浦の蜚蜚」(紀  
伊毎日新聞明治43年6月8日付記事参照)。また、和歌  
山水電としても多額の投資を必要とすることから和歌

浦港と接続するところを終点とはせずに、権現前を終  
点とする西線を申請するに至ったと考えられるのであ  
るが、それが国によって事実上却下されたのである。  
先に引用した記事に、東線での再申請が模索されてい  
るとあるのは、こうした行き詰まりを打開する動きを  
伝えるものであったろう。「同電鉄の主要点たる和歌浦  
線路確定の必要上其密接の関係を有する南海鉄道大塚  
専務と打合旁水力重役と同行過日和歌浦実地視察に赴  
けり」とか、「予ねて和歌浦発展計画に就ては南海側の  
最後の目的なれば其経費負担の上より云ふも水力単独  
の画策に出で難き事情あるは勿論にして大塚専務の提  
出案は和歌浦橋分岐点を芦辺屋前に変更し出島線をし  
て其の海岸を通過せしむるにあるもの、如く」という  
のは、とくに南海鉄道(大塚専務)がそうした意向を持  
っていることを示すものである。この記事が伝える行  
き詰まりやその打開策をめぐる動きが、和歌の浦に直  
接関係する開発構想に止まらず、とくに南海鉄道の太  
阪一和歌山一徳島を範囲とする将来構想をも背景にし  
たものであったということは注目しておく必要がある。

すでに述べたように、和歌山水電は「和歌山市駅一  
本町一高松一和歌浦口一和歌浦一紀三井寺」の路線は  
明治42年中に営業開始しているのであるが、翌年、懸  
案となっていた和歌の浦の分岐線敷設の事業化に取り  
掛かることになる。和歌山新報の明治43年6月5日の次  
の記事はそのことを報道したものである。

「去る三月二十三日付を以つて和歌山水力電気株  
式会社より和歌浦停留所より分岐して芦辺屋の前  
を過ぎり不老橋を通過し全町字出島千五百六十三  
番地に至る距離六十八鎖間に電車軌道敷設の願書  
は和歌浦町役場に受理し置きたるが爾来遷延を重  
ね居りしに昨日に至り漸く県庁に提出するに來れ  
り實際に於て此の線が設置せられ電車運転するに  
至るは爰数月を要すべしと雖も要するに明光浦頭  
坐しながらに松風濤声を聞き以て旅客の心耳を清  
むるものあらん」

和歌山水電により東線敷設にむけた動きがすでに始  
まっており、更に事態が実現に向けて動き始めたこと  
が報じられている。しかし、和歌山水電の願書が和歌  
浦町役場に永く留め置かれたことに端的にしめされて  
いるように、この東線の実現は容易ではなかった。明  
治28年の和歌公園設置を実現していた和歌浦町民は、  
和歌の浦の中心部を縦貫し、三断橋を壊し、公園内  
にある干潟の埋め立てを伴うこの東ルートに強く反対  
していたのである。国への申請には知事の意見書の付  
帯が必要であり、また、このルートが公園内を通ること  
から知事の認可が必要であった(明治39年制定「公園  
管理規則」第3条、第4条)<sup>(註8)</sup>。知事の認可というハード  
ルがあったのである。

こうした状況下で、当時、和歌山水電がどのように  
して事態の打開を図ろうとしていたのかを伺い知るの



に、大変興味深い記事が紀伊毎日に掲載されている。6月8日付の「和歌浦の蛍狩」と題された杵兵衛の署名記事である。杵兵衛は、紀伊毎日の主筆であり、当時名物記者として健筆を揮っていたのであるが、記事は彼一流の読み物風に構成されており、その書き出しは次のようなものであった。

「和歌浦の蛍狩 杵兵衛 (略)…茲に和歌の浦曲に催はされたる和歌山水電の蛍狩は初日早々から大入大人気、お旅所への道筋はお手のもの、イルミネーション、楽隊が賑やかに囃し立て景気を添える。…(略)…途中でハタと出遭ふたのは島村水電社長と角田の豊さん、嘗ては市議員選挙…(略)…面白や一杯汲んで大いに当時を語るも一興と、島村水電の指しがねに、それよからんと打ち連れて片男波館に到る、亦珍なる哉だ、依りに依って島村水電の気焰は中々凄ばらしい、談は電車出嶋線と海岸迂回線得失論に入る」

とし、杵兵衛は、この後に続けて、「島村水電」は次のようなことを語ったという。

即ち、和歌山水電としては、東ルートが和歌の浦の風致上問題があるものだとしても、和歌浦口一出島間にはこれ以上費用を掛けたくない。このルートは義務として行うようなもの。和歌浦町民が希望しているように権現前を終点にすることはできない。国の主務省の意向に反することになる。それで東ルート(「海岸迂回線」)を考えている。このルートは南海の公会堂建設計画とも合致する。玉津島前より川(市町川)を渡り沼地を埋め立てることになるが、埋め立てたところは十間幅で中央に電車道を通し、両側は歩道と松並木にする。この電車路線を通すことで殺風景な沼地の整備と開発が進む。そして、「僕はこの首が千切れても遣り通す、出来上がればキット褒めて貰える様にして見せる」と。

杵兵衛は、このような「島村水電」の話に聞き入ったところで、「和歌浦町の反対の面々」のことを想起させ、再び「蛍狩り」の情景に話を転じて、記事を締めくくっている。

「待て暫し茲が一番□□□ろと小首を捻つた時、□もあれ俄かにドット騒がしくなつた、ハテ怪しや訝かしゃナ、アノ鯨波の□こそは今島村水電が此処にありと知り和歌浦町の反対の面々お祭りの法螺貝太鼓□□しく洲寄来つたに相違あるまいと□便へ飛び出すと今しも蛍籠を大勢の□□共が叩き落して争つて居る、数千の蛍が籠を藪ついて飛び出したという騒ぎぢや、…(略)…」(□は読み取り困難箇所)

読み物風に構成されているとは言え、東線により和歌の浦の風致を損なうことなく、未整備になっているところの開発が進み、会社としても損をすることはない、という和歌山水電・島村社長の言い分に嘘はない

であろう。記事における和歌山水電・島村社長の語り口と表現は、後掲資料Ⅱをみて頂くとして、読み物風に仕立てられた杵兵衛の長文の記事は、和歌山水電の分岐線(東線)計画を巧みに説明するものになっている。

このような手の込んだ記事が書かれねばならなかったのには、それなりの背景があったと見なければならぬ。和歌山水電の東線(「海岸迂回線」)計画は、和歌浦町民の反対に合い、知事の認可が得られる見通しが立たず、難航していたのである。こうした状況の最中に、和歌の浦の風致をめぐる激しい論争が巻き起こる。望海楼が奠供山にエレベータを設置しようとするのに対して、和歌山新報主筆・安江稻城が長大な反対記事の連載を始めるのである。これに、紀伊毎日の杵兵衛が対論記事の連載で応ずることになる。

当時、和歌山新報と紀伊毎日は公娼設置問題ですでに激しく対立していた。両紙は共にそれぞれ政治的党派との関係を有しており、和歌山新報は「自治会の機関紙的存在」とされ、他方、紀伊毎日の立場は公民会に近かったとされる。自治会は、政友会の系統で、「従来の主流派であり、和歌山市内の旧来の有力商人(紳士・紳商と呼ばれる)を中核」とし、公民会は、反政友会系で、「新興の有力商人・株式仲買人・弁護士などを中核」とする党派であった。和歌山の二大政党として勢力を競い合っていたのであるが、階層的には自治会が上層、公民会が中流から下層に支持基盤を持っていたとされる。日露戦争後は公民会系が優勢になったとされ、この時期に、社会的・政治的に大きな地殻変動が起こり始めたものと見られる。和歌山新報と紀伊毎日が敵対的ライバル紙として激しく対立し、角逐を繰り返したのは、このような政治状況、社会状況を反映してのものであったということになる(以上、重松正史2002年)。

さて、奠供山へのエレベータ設置問題に話を戻そう。和歌山新報紙上には、知事のエレベータ設置に対する認可が降りたとされる明治43年5月頃から批判記事が見られるようになっていたのであるが、奠供山のエレベータ設置に対して激しい批判が展開されるのは、「川上知事の失態」と題する安江の長大な連載記事が掲載されるようになってからである。最初の記事は、7月30日付一面トップに掲載され、以降もすべて一面トップで31日、8月2日、3日、5日、7日、9日、10日、11日、12日の10回に渡り連載される。安江の論点は明確であった。奠供山が天皇の聖なる霊所(聖跡)であることが強調され、公園になっているのに私的利用のために損なわれることになる、それを許可した責任は重大であるとして、批判の矛先は専ら川上親晴知事に向けられたのである。これに対して、杵兵衛は、「望海楼主人大にオゴル可し」と題した連載記事(掲載面は四面で8月7日、9日、10日、11日、12日、13日付に掲載)で対抗する。奠供山は聖跡ではないとし、また、エレ

ベータは和歌の浦の景勝を損なうものではなく、むしろ望海楼店主が巨額の私財を投じて行う観光振興であると主張した。

安江の連載が始められた時期にはすでにエレベータ設置の工事は始まっており、上述のように安江の批判の矛先はこれを許可した川上知事に向けられていたのであるが、その批判は、大逆事件が報ぜられる中で、「大不敬罪にして極悪事也」とする極めて激しいものであった。「玉津島山の霊地を破壊去らんとす、何れ夫れ暴虐なるか、これをしも乱心賊子と謂はずんは誰をか乱臣賊子と謂ん、予輩和歌山県知事の処決を促す其の所以なからんや」とし、「嗚呼、和歌浦に建設されたる百四十尺の昇降機は、和歌山県知事川上親晴大失態の記念塔なり、誰れか是れを明光塔という予輩は之れを川上知事失政記念塔と称する也、又川上知事違勅記念塔と称するなり」といい、「敢て和歌浦町民諸士に告く神代より尊き玉津島山にして、聖武称徳桓武帝御登臨あり、歴代列聖の御崇拝高く特に、今上天皇大御心を寄せ給ひしの地は破壊せられ荒廃せられたり、而して諸士は朝暮に此醜怪なる川上知事違勅記念塔に対す、果して如何なる観念を有するか、予輩は切に之を聴かんと欲する処なり」とした。

このような激しい知事批判記事を一面トップで連載することは、如何に主筆とは言え安江の独断で行われたとは考えにくい。「明府」とされた川上県政<sup>(註9)</sup>への批判として、その政治的影響をも考慮された上で、当然のこととして社主である久下豊忠<sup>(註10)</sup>の了解の下に行われたと見なければならぬ。しかし、同時に、安江の主導性をも考慮しておく必要がある。安江は、和歌の浦の俗化に反対してその風致保護に一家言を持っており、また、空兵衛が応戦記事で「僕は和歌山新報の大川ちや墨城ちや、僕の新聞にクダラヌ事を書いて居るがアレは安江という先生の筆で僕は関係ないから悪く思わないで下さい」(明治43年8月10日付紀伊毎日記事「望海楼主人大にオゴル可し」)との電話が掛かってきているなどと皮肉交じりに暴露しているところからも、記事の内容は、安江自身の主張が前面に出たものであったと推察することができる。安江のエレベータ設置問題での激しい知事批判を理解するには、和歌山新報と紀伊毎日との政治的党派的対立の反映という図式によるだけではなく、安江の思想的立場にも注目しておく必要があるのである。安江のことについてはほとんど分かっておらず今後の調査に待たねばならないことが多いが、エレベータ設置問題の翌年には南方熊楠の神社合祀反対論に共鳴して、神社合祀に関わる記事の掲載で南方熊楠と接触を重ねるようになっており、とくに大山神社合祀反対運動では一新聞記者以上の積極的協力者となっている<sup>(註11)</sup>。

奠供山へのエレベータ設置問題では、安江の反対論も虚しく、それが阻止されなかったこと、また、エレ

ベータが賑々しく開業され、開業後も話題になり、絵葉書なども沢山残されていることから、この事件は、開発派の勝利に終わったかのように見られてきたのであるが(重松正史 2002年)、実際は必ずしもそうではなかった。安江の激しい川上知事批判は、空兵衛の反論にも現れているように、かなりの反響があったと見られる。現在残されている絵葉書などの写真でみると、公園区域である奠供山の山頂部分は一切使用せずに、認可されたのはここへのアプローチとしてのエレベータ設置のみであったと考えられる<sup>(註12)</sup>。設置の認可は取り消されることはなかったものの、エレベータ設置が問題化されることで、公園規制の重要性和歌の浦の風致保全が世論として確認される契機になったとみることが出来るのである。和歌浦町民の間でもエレベータの設置は不評であったと思われる<sup>(註13)</sup>。明治43年10月1日に行われたエレベータ(明光台)の開業式・祝賀には和歌浦町の有力者の姿はなく、参加は「和歌浦町吏員有志者」のみであった<sup>(註14)</sup>。

杉村楚人冠は、明治44年6月22日付東京朝日で「何しろ聖武帝以来の名勝たる和歌浦の玉津島山にさえ殺風景千万なるエレベートルの敷設を許可してすまして居る」とする批判記事を書いており、この記事を読んでいたであろう夏目漱石は、同年8月14日に和歌山で行った講演(「現代日本の開化」『夏目漱石全集16巻』岩波書店 1995年 所収)で、「実は私も動物園の熊の様にあの鉄の格子の檻の中に入って山の上へ上げられた一人であります」と、ユーモアを交えて話題にし、この講演で深刻な批判を展開することになる開化(文明)の一例としている。講演が終ると場内は「聴者に多大の感動を与え水を打つたる如く静まり返り何れも満足を面てに表はしたり」(明治44年8月15日付紀伊毎日)という状況であった。漱石の文明批判は単なるモノローグに終ることはなかったということであろう。上述の電車路線問題、あるいはエレベータ問題の経過に即して見ても、当時の和歌山の聴衆には、日露戦争後急速に浸透する国体護持思想に影響され、大逆事件の衝撃を意識しつつも、その一方で、洗練され理路筋道が立てられた漱石のペシミスティックな文明批判にも、耳を傾けることのできた人がまだ少なからずいたと思われるのである<sup>(註15)</sup>。

さて、この間、分岐線敷設問題は、エレベータ問題と並行しつつも水面下における動きになっていたと思われるのだが、和歌山水電が国にその特許を申請しようとしていた東線(「海岸迂回線」)は、やはり難航を極めていたと考えられる。その打開が模索されていた様子を窺い知ることの出来る記事が、明治43年10月4日付の紀伊毎日に「和歌浦線決す」と題されて掲載されている。

「和歌山水電の和歌浦新線に就ては過般来社に於てその速成を希望し種々調査中なるが、同線に



は二線あり、一は西線即ち関戸より東照宮前を経て御手洗池の西岸に沿ひ出嶋に至る線及び一は東線即ち現今の和歌浦停留所より芦辺屋前を経て片男波に至る線これなり、然るに東線は和歌浦の風致を俗了するものなりとの一部論者あり、和歌浦町の如きも西線を撰定し東照宮前に到りて止むるの希望を県庁に致したるも県庁の容る所とならずして願書は却下せられたり、元来和歌浦町の西線を希望せるは意志全く茲にあらずして唯東線に電車軌道を敷設せば三断橋、不老橋、塩釜の景勝を破損するの虞れありといふにあり、されば県庁にても深く茲に考慮を廻らす所あり会社に於ても東線は反対ありとて直ちに西線を採用する如きは大いに熟慮を要する点あり百年の長計として将来の利害得失を考慮しに調査を経□更に慎重を重ね調査遂には世人より悠柔不断なりとの批評すら招くに至りしも」(□は読み取り困難箇所)

とあり、東線の実現を目指すもこれに対する和歌浦町の強い反対に合い立ち往生している様子が窺えるのであるが、この記事の眼目は難航する事態を打開するような新路線が見つかったとしていることにある。この後、記事は更に次のように続く。

「此際西線を採って出嶋に出でんか、和歌浦遊覧者に対して交通機関としての便を與ふるを得ざるなり、此に於て可成東線を採用するは和歌浦発展を慮る上に於て多大の利益あるより和歌浦某有力者の如きも種々配慮せられ遂に新線路を発見するに至れり、そは即ち和歌浦田鶴屋旅館の隣地より西に入り斜めに玉津嶋神社の背後を通過し、奠供山とねんねこ山の間道を経て曙橋の東半町の処に出で現今の沼地は十間幅の道路となし中央を電車軌道とし左右を人車道となし是より片男波に出づるものにしてこの新線路を採れば工費約一万円程増加する見込なるもその風致を損せざると交通上の利便は実測の結果極めて良好なるを認め、多分本線路を採用するに決し公表することゝなるべしと」

この新路線は、先に見た島村和歌山水電社長が李兵衛に吹聴した計画案を手直したものととも考えられる。紀伊毎日(李兵衛)の立場は和歌の浦の開発という観点から西線に反対するもので、この記事の内容は、この立場から事態打開を促すものであったと思われる。しかし、その後、実現に向けて公表されたと思われる形跡はない。

結局、和歌山水電は、和歌浦町の反対を制することができず、また、知事の認可も受けることが出来ずに、明治43年11月30日付で西線特許の申請書を提出することになる。

### 3)問題の決着

分岐線問題は、上述の如く明治43年末には西線で決着したかにみえた。しかし、実は、まだ決着してはいなかった。分岐線で東線を追求する動きは、根深いものであったのである。

その動きが明らかになるのは、いずれも大きな扱いではないが、和歌山タイムスの明治45年2月10日付記事と紀伊毎日の明治45年2月28日付の記事である。紀伊毎日の記事には次のようにある。

「和歌浦回線決定 和歌山水電の和歌浦海岸線は当初候補線三線ありしがこの程その筋より和歌浦口より東照宮前に出て御手洗池に沿ふて出嶋に至る線の特許せられしが会社においては更に凝議の末遂に第一着に設計したる和歌浦停留所を南へ芦辺屋前を経て不老橋の東手の入江を埋立て更に西に向つて出嶋方面に至る線に電車軌道を敷設するに決し特許変更の願書を提出したりといふ」

和歌山水電が、この時期に再度東線敷設計画を蒸し返してくる理由の一つには、明治43年当時この計画を認めなかった川上知事が明治44年9月3日をもって退任し、新たに川村竹治が知事に就任していたことを挙げることが出来る。新たな知事の下で再度の突破が図られたということであろう。明治45年2月6日付の紀伊毎日の記事に、「和歌浦新遊園地 和歌山水力電気会社にては和歌浦不老橋より三断橋を経て海岸に沿ふて南せる箇所三万坪の海岸を埋立て遊園地とするの計画あり目下調査中なり」というのがある。ここに「遊園地とするの計画」とあるのは、先に見た2月28日付の記事にある「不老橋の東手の入江を埋立て」というのに対応する。前回にも、東線の敷設に合わせて同様の計画が練られており、今回も同工異曲のものが考えられたのであろう<sup>(註16)</sup>。

この動きに対して、和歌山新報の安江は反対記事を書く。熊楠宛に明治45年3月7日消印のある手紙を出しているのであるが、その文面は次の通りである。

「拝呈益々御隆昌奉大賀候  
目下又々和歌浦公園電車乗入問題  
を生し申候即ち三断橋を狭はめ片男浪  
まで往くものに有之候小生は反対意見を發表  
仕候 勿論不完全の議論なれとも本日の紀毎に先生の議論として引証も有之候間一応御覧に入れ  
申候 本問題に就き何卒御高説承はり度  
和歌浦公園の将来に干してもご示教奉  
仕入候 謹言

七日

安江稻城

南方先生

侍史公」<sup>(註17)</sup>(文中ルビは筆者)

安江は、先にも触れたとおり、当時、熊楠の大山神社会阻止運動の協力者として、熊楠の反対意見を新

任の川村知事に取り次ぐ役割を果たしており、安江と熊楠は頻繁に手紙の遣り取りをするようになっていたのである。この一通は安江が熊楠に和歌の浦に関わる問題について助力を求めて書き送ったものであった。

「又々和歌浦公園電車乗入問題を生し」として、分岐線問題が再燃していることを述べて、安江は、「小生は反対意見を発表仕候」としている。安江は、明治43年に問題になった折には明確な反対論を記事にしていなかったが、今回は、この時点で和歌山新報にすでに反対記事を掲載していたのである<sup>(註18)</sup>。「本日の紀毎に先生の議論として引証も有之候」<sup>(註19)</sup>というくだりにある「本日の紀毎」とは、明治45年3月7日付の杵兵衛の「和歌浦公園に就てに就て」と題した記事である。これは、5日と6日に引き続いて書かれたもので、3回連載の完結部である。杵兵衛は、連載最初の5日付記事を次のように書き始めている。

「和歌浦公園を如何に設備せしむるべきかは和歌山城の処理問題と共に今より研究すべき提案なるべし、とは例の新報として近頃感佩すべき着眼なり、彼れは先づ文王の霊台より筆を起し、北京の満寿山、蘇州の留園を云々し、我日本の公園は理想的のものにあらずと説破し、これを伯林のチエルアーデン、紐育の中央公園、倫敦のハイドパーク等に比する時は固より同日に談ずべからざるなりと、その鼻息凄ばらしいものあり」

として、更に続けて、

「而して電車を乗りいるが如きは絶対にこれなき処と論断せられたるは中々の公園通、否外国通のハイカラの君と見るべく、殊更茲に電車を引合ひに出し来れるは新報紙上「和歌浦回線に就て」の記事と連絡したる同一筆者の所説と認むべく、それが聊か杵兵衛の腑に落ちざるところなり」

としている。恐らくは和歌山新報に「和歌浦公園に就て」と題する記事が掲載され、そこに杵兵衛が冒頭に引用したような公園論があったのであろう。この記事が、その前に掲載されていたであろう「和歌浦回線に就て」と題された記事と電車路線問題で繋がっているところから、杵兵衛は、同一人物が両方の記事を書いたのであろうとし、その人物を安江であると睨んでいるのである。しかし、海外の該博な知識を駆使して説かれている公園論は本当に安江に書けるものであろうかと、杵兵衛は、「腑に落ちざるところなり」としているのである。この点については、安江が熊楠に宛てた手紙の末尾に、「和歌浦公園の将来に干<sup>かん</sup>してもご示教奉仕入候」とある。安江は、「和歌浦回線に就て」と題した記事を書く前に、熊楠からの「ご示教」を元に「和歌浦公園に就て」と題する記事を書いていたということであろう。この熊楠の公園論とも関係してくるであろう安江の記事に対する杵兵衛の対論記事は、二人のエレベータ論争の更なる展開ということにもなる。従

って、当時の公園論あるいは景観把握、及びこれらと関係する開発思想や景観保護思想を考えるのに格好の内容を提供してくれるものであるが、これに関わる議論は、熊楠の公園論や風景論<sup>(註20)</sup>の検討とも合わせて別稿を用意せねばならない。本稿では、電車路線(分岐線)問題に関わる議論に焦点が絞られる。

電車路線問題に即してみれば、安江と杵兵衛の議論は、その対立点は極めて明瞭で分かり易い。安江は、熊楠の公園論に依拠しつつ、本来公園と称されるべきところには電車路線の敷設はあり得ないとするのに対して、杵兵衛はこれを全面否定するのである。安江の記事は失われているので、杵兵衛の記事に即してみる。

「沢山な御注文は結構至極と雖も是れ等に要する資金は果して何人の負担とすべき乎、敢へて新報記者の指教を請はんとする処にして、彼の紐育中央公園は一ヶ年の経費実に三百万弗なりといふ、一年三百万弗を費す処の公園の例を惹きてこれを和歌浦公園の範となさんする如きは間違ひも亦甚しといはざるべからざるなり、要するに差し当り和歌浦を秩序的整備すべきものは即ち電車回線の解決にありて、よかれ悪かれこの回線路の決着は一つの動機となりて道路も新設せられん、家屋も建設されん、思惑買ひの地所もその運命を決すべし」

杵兵衛は開発優先の立場から、まず電車路線を例えそれが公園内であろうとも敷設すべきで、公園整備に関わる実質的な話もそれからのこととしている。要するに、公園論をもって電車路線の敷設に規制を設けるのではなく、和歌山水電が復活させている東線での実施を急げというのである。杵兵衛は7日付の記事で、「和歌山新報、如何に馬力を張つて地団駄を踏みたりとて、最早和歌浦回線は中止さるべきものにあらざ、大勢は既に決したるを如何せん」と言い放っている。しかし、ここにはむしろ杵兵衛の苛立ちが籠められていると見なければならない。和歌山新報に掲載された反対論は、エレベータ設置問題の場合にもそうであったように許認可権を持つ当時の川村知事に対して少なからぬ影響を及ぼしたと考えられるのである。先にも触れたように、安江は、当時、熊楠の大山神社合祀反対意見を、熊楠に共鳴する立場で川村知事に取り継ぐことができる立場にあったのであり、この問題でも一新聞記者以上の影響力を行使することが出来たであろうと考えられるのである。和歌浦町には依然として東線には反対の機運が充満していたであろうし、安江の背後には、熊楠の姿も見えていたのである。

実際、事態は和歌山水電が復活させようとした東線ではなく、すでに特許が得られている西線での急速な収束が図られてゆく。紀伊毎日の明治45年4月27日付記事は、この収束の動きとその背景を見るのに示唆に富んでいる。



「新和歌浦共同経営 南海鉄道は夙に収入増加の大方針として浜寺以南の沿線開発に努め淡の輪に全力を注ぎ予定の設備漸次整理を告げ門野樓の経営に托したる模範の高等旅館の如きも来月を以て開業の運びとなり一段落を告げんとするを以て更に進んで最後の目的たる和歌浦経営に着手する事に一決し予ての希望たる和歌山水電の買収談は島村一派に支へられ今容易に調談を見るべき見込みなきより一転して新和歌浦出島方面を両者の共同経営とする事に協議纏まり和歌山水電は出島線の急施を決定したり」(註21)

先に見たようにそもそも東線は南海鉄道(大塚専務)が構想したものであったが、すでに森田庄兵衛が着手している新和歌浦での開発を急ぐことから、その実施が断念されることになったのである。これで新和歌浦を中心にした開発の方向性が明確になり、開発の重心は決定的に新和歌浦に移ることになった。5月30日付の紀伊毎日には、「和歌浦線決定」と題された短い記事が掲載されているが、報じられているのは路線問題の西線での収束であった。

「和歌山水力電気会社和歌浦出島線は三線ありて或は西線に或は海岸線に或は折衷線に決定したりなどと伝へられしも会社の無方針と共にいつも変更して実際は決定を見ざりしが今回愈々西線即ち和歌浦口停留所より御手洗池畔を経て出嶋に至る線を採択するに愈々決定したり而して同社に在りては遊覧線といふよりも海陸連絡を主としたるもの、如し」

その後、西線、即ち和歌浦口―出島線は着工に移されて、大正2年10月1日に営業を開始している。しかし、このときの終着駅は御手洗池西畔近くの亀屋前にあり、更にほぼ1年を要して、和歌浦港に接続するところまでの延伸工事が行われた(営業開始は大正3年9月9日)。この延伸による駅名の変更はなく、運賃も元のままであった。この高々200m程の延伸には、10万円の経費が費やされたということになる。人家が密集しているところでの路線敷設であったことから、多額の費用を要したのである。

#### (4) 結語

明治28年、和歌村々民の粘り強い活動によって和歌の浦に設置された和歌公園は、明治維新で失われたかつての公的保護の仕組みの代替となることが期待されるものであった。ただ、公園という仕組みが、新たな開発行為に対する風致の保護規制制度として実際にどの程度有効なものとなるのかは、必ずしも明確ではなかった。公園という場合、保護規制と同時に利用という側面があり、そうしたものの折り合いをどのように着けてゆくのかという問題があった。また、そもそも本来の公園とはどのようなものであるのかという理

念が問われねばならないということもあった。言わば、近代化に伴う開発の洗礼を受けることで、保護制度としての和歌公園の内実がはじめて明らかにされることになったのである。

すでに述べたように、和歌の浦の場合、明治40年代に観光開発が本格化し、奠供山へのエレベータの設置及び電車路線の敷設問題で風致保護の在り方と和歌公園の在り方が問われることになったのであるが、この時期には、和歌の浦の保全を巡ってかつて和歌村々民が和歌山県・郡当局と応酬を繰り返した時とは大きく異なる状況も生まれていた。その一つは、新聞というメディアの存在で、とくに日露戦争後、世論形成の役割を果たすようになっていたのである。和歌山では明治40年代に入ると、公娼設置の是非をめぐる元々ライバル関係にあった和歌山新報と紀伊毎日の間で激しい論争が展開されるようになり、神社合祀をめぐる熊楠の反対意見が掲載されることにもなっていた。とくにこの問題では、記者の書く記事としてではなく、賛成派と反対派の意見の応酬が紙面に掲載されるようにもなっていた。和歌の浦に関わる問題では、奠供山へのエレベータ設置を巡って、これを認可した当時の県知事を激しく批判する長大な連載記事が和歌山新報の一面トップを飾り、敵対的ライバル紙である紀伊毎日には、やはり長大な対抗記事が連載されたのである。明治45年には、エレベータ設置問題を再現するような形で、和歌公園の在り方と分岐線敷設問題をめぐって両紙に対抗的な記事が掲載されることになる。この時期に新聞は発行部数を大幅に伸ばしており、和歌山新報は、明治42年に696部であったものが、明治44年には1260部と倍増し、紀伊毎日も720部が1400部と倍増している(『和歌山県統計書』(小田康德 1999年 198頁)(註22)。和歌山新報と紀伊毎日は、激しく論争することで部数を伸ばし、部数を伸ばすことで、世論形成により大きな影響力を行使することができたのである。そして、政策決定にも影響を及ぼすようになっていたのである(小田康德 1999年、重松正史 2002年)(註23)。

和歌の浦における分岐線敷設問題とその経過(「和歌山水電による和歌の浦に関わる電車路線敷設経過一覧表」参照)は、明治28年の和歌公園設置が行政当局に明確な許認可権を与えるものになっていた点で、その意義は決して小さくはなかったことを示している。東線が実現には至らなかった最も大きな要因は、和歌浦町民の根強い反対にあったと見なければならないが、制度的には許認可権を持つ知事の判断が決定的なものであった。この知事の判断に、当時、急速に部数を伸ばし大衆のメディアとなりつつあった新聞が、世論を喚起することで大きな影響力を持つようになっていたと考えられるのである。

東線は、観光開発を主導する電鉄企業(南海鉄道と和歌山水電)が構想したものである。しかし、和歌浦町民

の反対に合い、結局は知事の許可を得ることが出来なかったことで行き詰まる。この問題を契機に和歌の浦における大規模開発は規制されることになり、大規模開発は新和歌浦へと方向づけられることで、路線問題は最終的に決着する。こうした明治40年代の路線問題をめぐる一連の経過とその決着は、和歌の浦における風致保護制度としての公園の存在意義を明確化するとともに、制度的規制措置により和歌の浦における開発の在り方が規定されるようになったことを示している。この時期以降、和歌公園内における遊園地開発は許可されることなく、奠供山のエレベータも大正5年には撤去され、望海楼自体も新和歌浦に移転する。かくて公園としての和歌の浦は、明治40年代以降に押し寄せる観光開発の大波による決定的な毀損を免れることになる。開発の重心は新和歌浦に据えられることになり、大正期以降に進展するマス・ツーリズムとそれに対応する観光開発は、新和歌浦で展開されることになるのである。

以上に見てきた明治40年代の和歌の浦における観光開発とそれに対応する風致保全の動きとその経過は、景勝地としての和歌の浦の位置、また、このこととも関係する公園設置とその保護規制としての意義、あるいは当時の徳川頼倫らによる史跡名勝天然記念物保護措置の法制化に向けた活動を考え合わせると、開発が急速に進む中での景勝地とその保全の在り方が先取りされるものであったと見る事が出来るであろう。

#### 〔謝辞〕

本稿の作成に当っては、江本英雄氏から貴重な意見を頂き、和歌山県立文書館の溝端佳則氏には貴重な写真を提供して頂き、南方熊楠顕彰館には所蔵の貴重な資料の閲覧ならびに写真撮影を許可して頂き、また、和歌浦の松井瑛雄氏には貴重なお話並びに関係資料を提供して頂き、和歌山城管理事務所の武内善信氏には問い合わせにお応え頂きました。ここに記して、心よりの謝意とさせていただきます。

#### 注

- 『浪花新聞』は大阪で日刊紙として明治8年(1875)12月に創刊され、明治10年(1877)11月に廃刊になっている。主筆は宇田川文海。
- 和歌祭は明治20年代には近世期に喧伝されていたように遠国にも聞こえた大祭に復興している。明治18年6月3日付の日本立憲政党新聞に次のような記事が掲載されている。  
「和歌祭 和歌山よりの通信に去月卅一日ハ同所和歌村なる東照宮の祭日に相当せしかば例年の通り遠近各地より参詣人の来りしもの続々引きもきらず和歌山区より同村に至るまで一里余りの街道ハ殆ど人の山を築きたるの有様にて本年ハ民間一般不景氣を唱ふるにも拘らず近年稀れなる賑ひなりし然るに当日ハ朝来曇天にて午後に至り南風に加えて微雨さへ降り出したれば往來の道筋ハ殆んど名状すべからざるの雑踏なりし云々」

- 田山花袋の明治32年に書かれた紀行文「月夜の和歌の浦」は、最近、島津俊之氏によって再発見されるまで、全く忘れ去られていたのであるが、近代以降の和歌の浦の紀行文としては、文学的作品とみることができ、異彩を放つものである。島津俊之氏の「経験とファンタジーのなかの和歌の浦—田山花袋『月夜の和歌の浦』を読む—」は、本来の和歌の浦の景観は最早ファンタジーにおいてしか存在する他なく、花袋が実際に見た和歌の浦の景観(の荒廃)には幻滅していることを、地理学者の才知溢れる視点で考察したもので、近代における和歌の浦の景観考として大変示唆に富む論考である。ただ、文学的作品とも言える構成からは、花袋が体験した和歌の浦の景観に対する靈感、あるいはオーラといったものがファンタジーに託され表現されているとも読み取ることが出来る。もしそうした解釈が成り立つとすれば、花袋の「月夜の和歌の浦」は、和歌の浦の景観がどのように把握され、また表現されてきたのかという点を考える場合に、大変貴重なものになる。いずれにしても、この花袋の「月夜の和歌の浦」を含めて、近代以降の和歌の浦の紀行文の内容分析は、和歌の浦の景観論において残された大きな課題になっている。
- 李兵衛(当時の紀伊毎日新聞主筆)は、新和歌浦と名付けたのは自分だとしている(明治44年6月13日付紀伊毎日記事「新和歌浦(一)」)。
- このことについては、田中修司(2009)が詳しく、浜寺との対照など示唆に富む論述がなされている。
- このことについては、重松正史(2002)が詳しく、大阪と和歌山との関係、あるいは地価変動との関係など多面的な考察がなされている。
- 「南海鉄道大塚専務」というのは、当時専務をしていた大塚惟明のことで、南海鉄道と和歌の浦における開発をつなぐキーマンである。1910年7月から1915年4月は社長に就任している実力者で、和歌の浦における電車路線の敷設問題にも深く関わったと見られる。大塚の和歌の浦における観光開発に対する考え方を知る上で重要な手がかりとなるものに、「和歌浦経営と大塚専務」と題された和歌山新報の明治42年6月19日付記事がある。資料Ⅰとして後掲しているので、参照願いたい。また、森田庄兵衛と密接な連携関係があり、明治44年1月6日に彼が森田に送った以下の手紙の内容は、和歌の浦における南海鉄道の立場や考え方を知る上で欠かせないものである。

「出嶋に新遊地を拓く事は小生のみの主張で重役一同は尚早論で…経営に着手する事に就ては小生は非常に苦心に御座候

…南海は何万と云う資本を投ずる次第なれば各重役が大いに躊躇逡巡するも尤もの事と存じ出嶋に對しかかる死活的計画を為さんとするに貴兄が地代を要求する如き事あれば恐らくは南海は手を引き単に片男波付近の計費で満足するに至り折角小生が苦心して世上に引き出さんとする出嶋もツマラヌ場所と相成り其発展は遅々として進まぬ事と存じ…」(田中修司〔2009〕より引用。一部漢字を現代表記にしている。ゴシックは筆者)

- 明治39年制定の「公園管理規則」については、拙稿(2011)に資料として掲載している。
- 川上親晴(安政2年〔1855〕5月23日～昭和19年〔1944〕5月12日)の和歌山県知事としての任期は明治42年7月30日～明治44年9月3日で、その後京都市長になり、明治45年(1912)、第3次桂内閣時に警視總監に就任している。彼の和歌山県知事時代には、エレベータ設置問題以外にも公娼設置問題、熊楠が神社合祀反対運動を始める契機となった田



辺の台場公園売却問題など世論が沸騰するなかで知事の判断が問われる問題が相次いだ。公娼設置問題では、明治43年11月5日大紛糾の末に公民会系が多数を占める和歌山市議会で決議された公娼設置建議を受け入れず、設置を認めなかった(『空平文集』三木凱歌編 1943年 48~49頁)。また、翌年、田辺の台場公園売却問題でも売却されたところを防風林に指定して、その開発を認めなかった。毛利柴庵は、後年、「時の知事川上親晴氏は、武断派の勇将らしい人であったが、田辺の出立松原や旧台場や扇ヶ浜から神子浜一帯の松原を全部保安林に編入し、官地を払下げては売り捲くる利権屋達ちに鉄槌を下した豪快な知事だった」(中瀬喜陽 1993年 218頁)とし、また、神社合祀に対しても、熊楠の意見を入れて推進策を採らなかった。知事退任後になるが、熊楠も「氏が其後、予の言を容れて、那智の濫伐を自ら出張して禁止し、又神社保存を謀られたる」(『神社合祀反対意見』『日本及日本人』 580号 明治45年4月15日 26頁)とし、柳田國男に宛てた手紙(大正2年1月3日付)でも「その行為まことに公明にして」(『南方熊楠全集』第8巻 350頁)と川上を評価している。

10. 久下豊忠(明治3年(1870)~昭和12年(1937))は、徳義中学を卒業後、大阪英学会で学び、明治26年(1893)読売新聞に入社し記者になっている。明治30年和歌山新報社主に就任し、生涯その経営に関わった。32年~36年は県議会議員として、大正9年(1920)から13年(1924)は衆議院議員を務めた。党派は政友会、自治会系であった。明治36年に紀伊毎日社主に就任し、公民会系の立場でその後県議会議員を務めた千田徹(明治2年(1869)~大正8年(1919))とは、ライバル関係にある。和歌山新報と紀伊毎日との対立関係は、久下豊忠・安江稲城対千田徹・李兵衛という構図に置き換えることもできる。上記の久下豊忠と千田徹の経歴は、『和歌山県史 人物』(和歌山県史編さん委員会 1989年)による。
11. 安江稲城は慶應3年(1867)生まれで熊楠と同年であり、熊楠の弟、常楠とは東京専門学校(早稲田大学の前身)の同窓生である。安江と熊楠との遣り取りが何時から始まったのかは、現時点でははっきりとは分らないが、熊楠の日記によれば、手紙の遣り取りが始まるのは明治44年5月30日からである。熊楠の大正2年末までの日記に記載されたものでは、87通の遣り取りがある。現在、南方熊楠顕彰館に安江が熊楠に宛てた手紙や葉書が21通(中には標本となるものだけが送られてきたものもある)所蔵されている。熊楠から安江に宛てた手紙では、熊楠が大山神社合祀問題の件で古田幸吉に託し、結局古田の手元に留め置かれたことから残されているものが1通(個人蔵)ある。熊楠は大正2年1月30日付の古田幸吉に宛てた手紙の中で、安江を頼みにするようにと、次のように言っている。

「なにか大山神社のことに付き用件有らば、和歌山新報安江稲城(稲太郎\*)氏に頼み、県庁へなり、又郡□へなり、かけ合ひもらひ被成べく候。此人は常楠の同校友にて常楠方の保険業を致し居り、県庁にも信用厚く、新聞記者としては、和歌山第一の名有り。小生は昨夏学説上の事より不快にて、通信を絶ち居り候故、小生より頼むこと成らず。然し、常楠との関係右の如く厚く、且つ、甚だ親切篤実なる人に有之。大山神社のことに付奔走されたる中村啓次郎代議士とも至て親交ある人故、貴下自ら和歌山に至り頼まれなば、必ず功有るべく候。今の世に座して居て危急を救ふやうなことは出来ぬもの故、兎に角、貴下自ら和歌山へ行き頼まるべく候。」(吉川寿洋編・解説 1981年 246頁)

\* 上記手紙で熊楠が安江の名前を稲太郎としているの

は、熊楠の書き間違いで、稲次郎が正しい。安江は熊楠に手紙を出す際には、通常稲城の号を使っており、稲次郎という名前は殆ど使用していないこともあってか、熊楠の方でも稲城の号を書く場合が多い。しかし、本名で書く時に稲次郎を稲太郎と間違いそのままになっている。このため、安江稲城とは別人の安江稲太郎がいるかのように思われているが(『南方熊楠日記 4』における索引など)、実際には、安江稲城(稲次郎)一人のみである。

安江と熊楠は、大山神社合祀問題の最終局面で熊楠が和歌山に來た折に会って話をしているが、大山神社合祀問題が不調に終わってからも手紙の遣り取りをしている。

安江の思想的立場は、記事の内容や熊楠との交流関係からみて、単なる保守反動として片付けることのできるものとは思えない。三宅雪嶺の国粹主義の影響下にあるか、あるいはそれに近いものであったと思われる。エレベータ設置問題における当事者の言説や行動を理解しようとする場合に、当時の思想状況、とりわけ「風致」の保護に関わる思想動向は、極めて重要なファクタと考えられなければならない。このことに関わる議論は別稿を用意したい。

12. 明治39年制定の「公園管理規則」の第3条に「公園ハ慣行ニ依ルモノ、外其性質ニ反シテ使用セシムルヲ得ス」とあり、また、第4条には、「公園ノ土地水面ヲ区画シ又ハ建物等ヲ特ニ使用セントスル者ハ知事ノ許可ヲ受クベシ」とある。この規則の前に制定されていた明治32年制定の「和歌公園規則」では場所ごとに規定があり、第4条に「一ヶ所乃至三ヶ所露店設置ノ為使用を許スベシ」とされた上で、奠供山の場合は、「山ノ頂上ヲ除キ一ヶ所」とされている。尚、明治39年の公園規則、32年の規則の全文は、拙稿(2011)に掲載している資料7と8をご覧ください。
13. 重松正史氏は、「観光開発の進行について、地元の和歌浦町がどのように受け止めたのか、その動向はよくわからない。しかし、ここで注目しておきたいのは置娼の請願である。和歌浦町では1911年に公娼の設置を県知事に請願している。」(重松正史 2002年 44頁)として、和歌浦町(民)の開発志向への傾斜を示唆している。重松氏が根拠としているのは、明治44年1月27日付紀伊毎日の記事であると思われるが、その内容は次のようなものである。

「公娼設置出願 海草郡和歌浦町の某氏等は同町発展の手段として同町に公娼設置の許可を申請せんと一兩日中に願書を提出すべしといふ、或は和歌浦の如き名勝地に斯る出願をなすは如何やといふものもあらんが地域は名勝地とその方向を異にせる或一部ならんには敢て差支へなかるべしといふにあり、この願書の顚はる、あれば続いて当市又は郡よりも同様の出願あるならんか」

この記事による限り、和歌浦町からの請願ではなく、「和歌浦町の某氏等」によるもので、しかも「和歌浦の如き名勝地に斯る出願をなすは如何や」という意見に配慮せねばならないものであった。28年の和歌公園設置に至る経過、また、電車路線の敷設問題への対応を考えると、少なくとも明治40年代ころまでの動向としては、和歌浦町(明治32年までは和歌村)には名勝和歌の浦の風致の保護を優先し、これを損なう開発には反対する気運が強かったものと考えられる。

14. 明治43年10月4日付紀伊毎日に「明光台開業式 頗る盛況」と題した記事があり、そこに望海楼大広間で行われた開業祝宴の参加者名が次のように記されている。

「相良内務部長、斎藤事務官、佐々木事務官、佐々野土木課長、五十嵐第一課長、村田、山田県属、村山技師、堀江

- 技師、加藤和歌山市長、九鬼海草郡長、武田警視、田尻、島元県会議員、北代四三、岩谷第一、嶋村(嶋村安二郎和歌山水電社長)、津村水電、井村取引所、西風商船、池沢、小川南鉄、柴田市会議員、和歌浦町吏員有志者)(カッコ内は筆者)
15. 漱石の和歌山における講演「現代日本の開化」をめぐる大変充実したシンポジウムが、漱石の講演100周年を期して、2011年8月14日に和歌の浦で開催された。牧村健一郎氏、恩田雅和氏、梶川哲司氏の三氏から順に、「講演『現代日本の開化』について」、「漱石と大逆事件」、「漱石が見た和歌山」と題しての講演があり、引き続いてパネルディスカッションが行われた。「現代日本の開化」は、学習院で行われた「私の個人主義」と並んで漱石の思想的深まりを考察する際に、講演としては最も重要な位置を有するものであるが、これに関わる三氏の講演は短時間ではあったがいずれも充実した大変興味深いものであった。「現代日本の開化」を漱石の思想的歩み全体の中に位置づけ、その上で議論の焦点とされたのは何故和歌山において行われることになったのかということであった。大逆事件に対する漱石の批判的立場が論じられ、また、日露戦争後急速に進む開化(開発)に対する漱石の批判的立場が論じられ、こうしたことへの漱石の批判的立場と講演との関係が論じられた。本稿における議論に即して言えば、とくに「現代日本の開化」が和歌の浦を含めて和歌山が開発の大波に曝されて揺れているときに行われた講演であったことが重要であるが、上述のような議論は、和歌の浦における開発とそれに対する保全をめぐる動き及びそれらを取り巻く思想状況を考える上でも意義深いものであった。
  - 尚、牧村氏の議論は、同氏の『新聞記者夏目漱石』(平凡社新書 2006年)、『ジャーナリスト漱石』(朝日文庫 2007年)など、また、恩田氏の議論は、同氏の「漱石の『社会と自分』」(『彷彿月刊』第22巻11号 2006年10～19頁)、梶川氏の議論は、同氏の「漱石の作品にみる和歌山(1)～(8)」(『和高社研会報』和歌山県高等学校社会科研究協会 第53号～第61号 2003年～2011年)が踏まえられている。
  16. 明治43年3月15日付紀伊毎日の記事には次のようにある。  
「和歌浦設備の一方法として不老橋附近の沼沢を埋立て遊園地となさんとする計画あり…(略)…南海鉄道と協力して施工すべしといふ」
  17. この手紙の原本は注11で述べたように安江から熊楠に宛てられた手紙で南方熊楠顕彰館に所蔵されているものである。翻刻に際しては、同館の許可を得て写真撮影したものを使用し、和歌山県立文書館の須山高明氏の助言を得た。
  18. 安江は、明治43年に問題になった折には東線に反対であったと思われるが、明確な反対論を記事にしていない。これに対して、明治45年に蒸し返された折りには即座に反対意見を記事にしたということになる。和歌山新報は、南海電鉄、和歌山水電と関係をもっていたと思われ、また、社主である久下豊忠との関係から、明治43年には自己規制していた可能性もあるが、和歌浦町が強く反対しており、知事も認可しようとしなかったことから、さほどの危機感をもっていなかったのかもしれない。あるいは公娼設置問題や電車路線問題をも睨みながら、エレベータ設置問題における知事攻撃を戦略としたのかもしれない。
  19. 「本日の紀毎に先生の議論として引証も有之候」のくだりで「先生の議論」というのは、空兵衛の「和歌浦公園に就てに就て」と題した明治45年3月7日付記事で「宇宙間の大学者南方先生が空兵衛に寄せられたる手翰に、奠供山は賈せものなること、アノ様な狭くるしい処へチョコナンと御殿を

- 建て給ふ道理なしと説破せられたるを以つてするも臈山と三帝行幸には何等の交渉なきは明々白々なり」としているところであろう。安江はエレベータ設置問題の記事では奠供山が天皇の聖跡であるとするを論拠としていたことから、この手紙で熊楠の意見を問うているのである。安江としては宿敵空兵衛との論争点であり、譲れないものであったのであろう。この点での熊楠の返答は見つかっていないので断定はできないが、熊楠は史実として奠供山を聖跡(頓宮建設地)とはみなしていなかったと思われる。この点では、安江と意見を異にすることになったと思われるのである。熊楠が大正2年1月30日付の古田幸吉に宛てた手紙の中で「小生は昨夏学説上の事より不快にて、通信を絶ち居り候故」としているのは、上述のことで両者の関係が気まずいものになったことによるのかもしれない。因みに両者の関係は完全に断たれることなく、大正2年以降にも継続している。
20. 熊楠は、『日本及日本人』に神社合祀反対論を明治45年4月15日号から4回に渡って連載する。1回目(580号 4月15日)と2回目(581号 5月1日)には、白井光三郎に宛てた手紙に同封されていた8項目に渡る合祀反対論の内6番目までの論点が論述されており、とくにその論述内容には大きな変化はない。これに対して、3回目は1号飛ばして583号(6月1日)の掲載となり、4回目(584号 6月15日)で連載は未完のまま終ることになる。3回目が1号とばして半月後の583号になるのは、7番目の論点である「神社合祀は史蹟と古伝を滅却す」の内容を大幅に加筆するためであったと思われる、その加筆部分は事実上安江からの支援要請を受けた和歌の浦における電車路線敷設問題を念頭に置いて書かれたものであったと見られる。『日本及日本人』における連載が4回目(584号 6月15日)で未完の内に終了することで、8番目の論点である「合祀は天然風景と天然記念物を亡滅す」は、結局『日本及日本人』には全く掲載されなかった。この論点にも加筆がなされたとすれば、やはり安江からの支援要請を受けた和歌の浦における電車路線敷設問題を念頭に置いて加筆がなされた可能性が大きいと考えられるのであるが、今後検討を要するところである。未完で終るのは、すでに見たように5月末までに和歌の浦の電車路線問題が決着したことが大きな理由になっていたものと推察される。ただ、この風景論に関わることは、熊楠が「わが国特有の天然風景はわが国の曼荼羅ならん」として論じた上で、「ただし、小生はかかることを思う存分書き表し得ず」としており、原稿を完成させるのがそもそも容易ではなかったのかもしれない。電車路線問題との関係で、『日本及日本人』における連載の3回目に「独逸採には、勝地の電線を地下に架せしめ居るに、近く電車鉄道を和歌浦絶景の所に申かんとす」というところがよく引用されるのであるが、熊楠のこうした言説は、言うまでもなく単に電車路線問題を「耳にして」というようなレベルで発せられたものではない。熊楠の風景論、公園論と和歌の浦における景観問題との関係については、以上のようなことを含めて、系統的な考察を要するが、別稿の課題としたい。
  21. 徳島航路計画との関連は、大正2年4月30日付和歌山新報記事「徳島航路計画」を参照されたい。
  22. この点に関し、小田康徳氏は次のように述べている。  
「明治四十二年まで全紙あわせて一日六～七〇〇〇部の発行部数だったものが、大正三年には約三万五〇〇〇部にはね上がった計算になる。また、各紙とも発行部数を伸ばし、さらに、新しい新聞も創刊されたのである。この背景には、全国的な傾向として強まりつつあった市民の政治



的・社会的自覚、いわゆる大正デモクラシーの波のはじまりが存在していたことを考えておかねばならない。だが、それと同時に、各新聞が自ら政治的意見や社会的興味をもって市民大衆に働きかけていったことも見落とすわけにはいかない。」(小田康徳 1999年 198頁)

23. この点に関し、小田康徳氏は次のように述べている。  
「この時期、新聞は市民運動の中心であり、組織者でもあった。各新聞は、そうすることによって読者・市民の支持を得、購読者の層を広げていったのである」(小田康徳 1999年 200頁)

#### 〔文献〕

- 石川光庸、B. ノイマン 1990年 「カール・ケッペン和歌山日記 (1869～71) 前」和歌山市立博物館 研究紀要 5号 1～18頁)
- 小田康徳 1999年 『近代和歌山の歴史的研究－中央集権下の地域と人間－』清文堂出版
- 重松正史 2002年 『大正デモクラシーの研究』清文堂出版
- 島津俊之 2011年 「経験とファンタジーのなかの和歌の浦－田山花袋「月夜の和歌の浦」を読む－」『空間・社会・地理思想』14号 41～67頁
- 下村彰男 1988年 「観光地空間との関わりから見た交通機関の史的展開」『造園雑誌』51 (5) 55～60頁
- 新聞贅六バック社編集局集録 1936年 『帝国現代人物誌続編』東亜出版協会
- 高嶋雅明 1989年 「近代の開発と和歌浦」『和歌山地方史研究』17号 32～37頁  
1993年 「近代の和歌の浦」(『和歌の浦－歴史と文学－』和泉書院 115～139頁所収)
- 田中修司 2009年 「森田庄兵衛による新和歌浦観光開発について」日本建築学会計画系論文集 第74巻 第635号 291～297頁

- 田山花袋 1899年 「月夜の和歌の浦」『南船北馬』博文社 所収
- 中瀬喜陽 1993年 『覚書 南方熊楠』八坂書房
- 藤本清二郎 1991年 「明治末～大正期の景観とその保護」『歴史的景観としての和歌の浦』蘭田香融・藤本清二郎 自費出版 62～68頁 所収
- 堀江宏義 1906年 『帝国紳士名鑑(和歌山県之部)』帝国交信社
- 三尾功 2001年 『増補改訂 城下町和歌山百話』宇治書店
- 南方熊楠 1989年 『南方熊楠日記4』八坂書房
- 吉川寿洋 1981年 「南方熊楠未公刊史料 大山神社合祀反対に関する古田幸吉宛書簡」『父 南方熊楠を語る』南方文枝日本エディタースクール出版部 145～278頁 所収
- 米田頼司 2010年 『和歌祭－風流の祭典の社会誌－』帯伊書店  
2011年 「和歌の浦と公園－明治期の景観保全活動と和歌公園の成立－」『和歌山大学教育学部紀要』人文科学 第61集 55～78頁
- 和歌山県議会事務局 1971年 『(和歌山県議会史 2巻)』

#### 〔資料〕

- ・「和歌山水力電気株式会社軌道敷設特許状(鉄道省文書)」(『和歌山県史 近現代史料四』和歌山県史編さん委員会編 所収)
- ・「和歌山水力電気軌道分岐線敷設申請書(鉄道省文書)」(『和歌山県史 近現代史料四』和歌山県史編さん委員会編 所収)
- ・「和歌山水力電気軌道分岐線敷設申請につき意見副書(鉄道省文書)」(『和歌山県史 近現代史料四』和歌山県史編さん委員会編 所収)
- ・「和歌山水力電気軌道分岐線敷設申請に係る調書(鉄道省文書)」(『和歌山県史 近現代史料四』和歌山県史編さん委員会編 所収)

## 和歌山水電による和歌の浦に関わる電車路線敷設経過一覧表

M 38	1901.10	土木局長(鉄道省?)通牒に係る取調書(「分岐線は、大阪商船その他の汽船と連絡スルコト」)
	1904.12.14	和歌山電気鉄道株式会社、特許状(市駅一本町一高松一和歌浦口一紀三井寺一(黒江)船尾)受ける。
	1904.12.17	紀伊毎日、「未設の当電鉄会社現状」と題する記事で「市街を軌るを見るはナカへ前途益々遼遠なるものにして」と報道。
	1905.11.28	和歌山水力電気、和歌山電気鉄道株式会社からの特許状を引き継ぐことを認められる。
M 41	1908.7.17	和歌山県知事(伊沢多喜男)の和歌山水力電気分岐線申請に対する意見書(「和歌浦口一権現前」)を了承とするもの。
	1908.8.15	国、和歌山水力電気分岐線申請(「和歌浦口一権現前」)を、海運との連絡の必要性から出島まで延伸すべきとして認めず。
	1908.10.9	紀伊毎日、「和歌浦の面目一新」の記事。南海構想に合わせた東線構想を報道。
M 42	1909.1.23	和歌山水電、県庁前(当時)一和歌浦(駅は明光橋より南の津屋橋近くに設置)の営業開始。
	1909.2.11	和歌山水電、市駅一県庁前(当時)の営業開始。
	1909.3.15	紀伊毎日、「(和歌山水電)和歌浦設備の一方法として不老橋附近の沼沢を埋立て遊園地となさんとする計画あり・(略)・南海鉄道と協力して施工すべしといふ」と報道。
	1909.7.30	川上親晴、知事就任。
	1909.11.23	和歌山水電、和歌浦(駅は明光橋近くに設置)一紀三井寺を延伸。
M 43	1910.6.5	和歌山新報、東線出願(「出島線の敷設出願」)を報道。
	1910.6.8	奎兵衛、「螢狩」と題する記事(後掲資料II)を掲載。
	1910.10.4	紀伊毎日、「和歌浦線決す」の記事(本稿18~19頁参照)を掲載。
	1910.11.30	和歌山水電、国に西線(和歌浦口一出島)を申請。
M 44	1911.3.21	川上親晴和歌山県知事の和歌山水力電気申請に対する意見書(当面出島までの路線確保は困難とした上での「和歌口一新和歌浦(亀屋前一筆者)」問了承意見)。
	1911.9.3	川上親晴、知事退任。川村竹治、知事就任。
M 45	1912.2.6	紀伊毎日、和歌山水力電気の遊園地計画(東線関連用地埋め立て計画)を報道。
	1912.2.10	和歌山タイムス、和歌山水電の西線特許取得を報道。
	1912.2.28	紀伊毎日、和歌山水電、東線決定(「和歌浦回線決定」)の記事。西線(和歌浦口一出島)の特許得られるも、改めて東線への「特許変更の願書」提出を報道。
	1912.3.7	奎兵衛、「和歌浦公園に就いてに就いて」(紀伊毎日)で「和歌浦回線計画」(「芦辺屋前を南へ不老橋の東手を通りお旅所より西に御手洗池の辺に出づる予定」)で決まりとする。
	1912.3.7	安江稻城、熊楠に手紙。東線反対への助力を求める。
	1912.4.27	紀伊毎日、「(南海)一転して新和歌浦出島方面を両社の共同経営するに協議纏まり和歌山水電は出島線の急施を決定したり」と報道。
	1912.5.30	紀伊毎日、結局、西線に結着したことを報道。
	1912.6.1	南方熊楠、『日本及日本人』に掲載した「神社合祀反対意見」の中で、東線を「独逸杯には、勝地の電線を地下に架せしめ居るに、近く電車鉄道を和歌浦絶景の所に串かんとす」と批判。
T 2	1913.10.2	和歌浦口一出島(駅は亀屋前)開通。
	1914.9.9	費用10万円を要した出島延長線(駅は汽船乗場前)開通。



資料Ⅰ 「和歌浦経営と大塚専務」(和歌山新報明治42年6月19日付記事)

「和歌浦旅客吸引策に関し南海鉄道大塚専務より垂井商業会議所会頭宛に左の通信ありたり

拝啓陳は日、土、両日和歌山行汽車賃割引の件公文を以て御照会成候に付当方よりも公文を以て御回答申上度候へども該件を社内の議に附し賛否を決するに当り聊か貴方の御都合をも相伺ひ度と存候依て小生は個人として左の件々相伺申上候

一、和歌の浦は電車開通後御申越の如く大阪方より行くもの著しく増加仕候へどもその帰り来りての話はすべて不平談のみにて却て和歌の浦の名を傷け居申候その不平は主として(一)和歌浦の没趣味なる事(二)諸機関の整備せざる事(三)芦辺屋その他当業者の不行届なる事以上の点に対し不平有と今若し南海が割引広告して来遊者を送り込むも愈々不平の声を高むるのみにて却つて将来の発達を害せざるかと存候

一、右に付き第一和歌浦の没趣味とは同所は一言にていへば裸体と評すべきか、不老橋を渡りて海岸一帯には殆ど樹木無之斯くとは極めて無趣味にて遊人の失望するも無理からぬ事と存候就ては何とかして植林の方法無之候哉御示し被下度候

一、諸機関の欠乏は姑らく論せず

一、旅館の不整備に対しては

第一 仲居に大坂人を採用する事

第二 各旅館料理人を全部一変して大坂では堺卯、灘万日、柄喜、花外魚岩等に居るものを招聘する事

第三 今後の和歌浦は三十三札所の道者は日に減退しやり方一つでは続々上流人士を招く事と存じ芦辺屋その他の頭脳を一変せしむる事

第四 今後の和歌浦旅館は道者的にあらず寧ろ京都鴨川木屋町の旅館たるを要すと存候

和歌浦は夜間は真黒にて散歩に適せず南海が浜寺における設備と同一のアーカライト数十台を水力会社に建設せしむべき事

右御一考の上何分の御返事被下度存候云々」

資料Ⅱ 「和歌浦の蛍狩」(紀伊毎日新聞明治43年6月8日付記事)

「和歌浦の蛍狩 李兵衛 浜寺の蛍狩が天下一品ちやと南鉄が叶して居るが彼れが天下一品なら是れも天下一品、茲に和歌の浦曲に催はされたる和歌山水電の蛍狩は初日早々から大入大人気、お旅所への道筋はお手のもの、イルミネーション、楽隊が賑やかに囃し立て景気を添へる、□居形の台には和歌祭の母衣見た様な大きな蛍籠が三つぶら下つて籠から数万の蛍が溢れ出る、腕伯太郎は竿の先に網をつけたりして捕つて呉れようと構へ込んで居る武者震りが勇ましい、お土産の蛍籠を貰つて、モー□ろ〜と還御あらせるべくやつて来ると、途中でハタと出遭ふたのは島村水電社長と角田の豊さん、嘗ては市会議員選挙の□□彼れは堂々と候補を名乗つて打つて出でたる傑物、斯く申す我輩、たつた六票で落選の候補者、□鹿堰裡の大将と大将、今ゆくりなく□□浦□の邂逅、茲に引き合す天の配剤、面白や一杯汲んで大いに當時を語るも一興と、島村水電の指しがねに、それよからんと打ち連れて片男波館に到る、亦珍なる哉だ、依りに依って島村水電の気焰は中々凄ばらしい、談は電車出鳴線と海岸迂回線得失論に入る、リリーの煙り壮に昂る処、曰く僕だって決して水電本位とはせない無論和歌浦の景勝を益々向上せしめたい、和歌浦がよくなれば水電の利益だ、処で出鳴線に就ては和歌浦口より東照宮に到る場所は既に数千円を投じて買っている、それに拘はらず海岸迂回線を選ばんとしたには理由がある、会社の立場からいへば和歌浦口から出鳴までの延長線に多額の金を投じたからつてこの短距離のものに銀銭の増額は不可能である、いへば会社はある義務を果すため海岸に線を引く迄に止る、況んや和歌浦町民の希望する東照宮前に止めるといふことは其筋の意向、即ち海岸に延長するといふ主旨に副はないから出来ぬ相談だ、それに反して海岸迂回線、これには種々の議論があらふが、僕の方寸では決して後日非難を受ける様なことはせない積りちや、南海鉄道が公会堂を建てようといつて居られるのは曙橋通りの西富士屋支店の畑地であるから迂回線は芦辺屋前を通つて、玉津島前より川を渡り、沼地の埋立地を経てお旅辺りに出て、出鳴の亀屋前まで延長する尤もこの埋立ての道敷が十間幅で中央は電车道、左右は人道、この区画を並木の松原にする、マー出来て見給へ頗る立派なものになるのちや、沼地だけでも地主から二千坪の寄附を承諾させた、二千坪・・・坪十円にしても二万円、地所なればこそ広伊君も応じたもの、金だったら二十円も覚束ない、この延長線が出来ると同時に残余の沼地、乃至附近の沼地は夫れ〜解決が付くことを僕は□□する、この□□電車が通らない限りは五年や十年経たつて決して始末はつくまい、地主は早く売りたいくてもドレ迄地価が上が

るかとは何時まで経つても手放さない、手放さぬ以上は何時まで経つても今日の儘肥臭い殺風景な畑にして置いたり、沼地の儘で棄て置いて誰れも手を出さない、それを電車軌道が付く、此時は最早この地所を解決するの一機会で、一とたび現在の地主より手放さるゝ上は必ずや驚くべき新設備は滔々として□さるゝに違ひない高い地所を買つてそれにまさか芋や大根を植へたり□□□を建てたり、豚小屋などを建てるものではない、南海鉄道の所謂十万円の設備費云々は当てにならぬとしても現に大塚君等の明言して居る公会堂は二万円の予算ぢやそうな、これに水電も一万五千円も投じて両者合併三万五千円で兎に角第一期の設備をする、斯ふなると地所持の個人も傍観はして居るまい、その結果は□かに南鉄の所謂十万円にも当たる位ひの設備が出来よう、ソコデ電車の方はこの間一台若くは二台の別働ぢやから和歌浦観光者が悉くこの電車に乗つて直ちに片男波若くは出嶋に行つて仕舞ふものでない、会社の方では収入の予算一日約六円余、一ヶ月二百円位ひと見当をつけて居る、この延長線のために和歌の或る一部に打撃を受けるという様なことは全くの杞憂ぢやと僕は断言して置く、是れ位ひの□をやるにも拘はらず此線が悪いといや止むを得ない、会社は如何に義務だからつて一文も銭の取れない出嶋直線の為めに多額の金を投じることは出来ないから見合すより外はないと思うのだ、シカシ僕はこの首が千切れても遣り通す、出来上がればキツト褒めて貰える様にして見せる、マー君十間巾の道がアレあら斯ふ来てアレへ付く、両側が松並木□中は電車敷、向ふには公会堂、お旅所の方へはモーターで擬水を汲み上げて何とか奇抜な趣向をやる、それでも県は断じて許さぬといふだろうかと、気焰虹の如くトツ走つてお旅所の螢の虹に接続して居る、果してそんなことに出来よう□のなら電車も□□のでは面白くない、二階造りといふ様な奇抜なものに仕給へと李兵衛もリリーの煙に巻かれそうであつたが、待て暫し茲が一番□□□ろと小首を捻つた時、□もあれ俄かにドット騒がしくなつた、ハテ怪しや訝かしやナ、アノ鯨波の□こそは今島村水電が此処にありと知り和歌浦町の反対の面々お祭りの法螺貝太鼓□□しく洲寄来つたに相違あるまいと□便へ飛び出すと今しも螢籠を大勢の□□共が叩き落して争つて居る、数千の螢が籠を藪ついて飛び出したという騒ぎぢや、時に角田君お互ひに鹿を逐たる手並を見せ一番螢を逐ふて見ようぢやないかと、豊さんを促しワイ／＼□めく／＼中へ飛込んだ、獲物はたちまちにして籠に一杯、酔醒め吹かるゝ夜風も心地よく歩むとはなしにいつの間にやらやつて来たのは和歌浦停留所、車掌先生曰くお乗りならお早く願います」

※□は読み取り困難箇所。